

**[Svend Heiselberg]**

Men vi skal selvfølgelig ikke have alt for stor overkapacitet, og det er rent faktisk det, vi har haft på ruten Århus–Kalundborg.

Det var vi klar over, da man i sin tid traf beslutning om, at man skulle bygge disse færger, og det gav vi også udtryk for fra denne talerstol. Enhver kunne se, at det var en fejldisposition, men det var jo specielt af hensyn til skibsværfterne, at man traf den beslutning. Bemærkningerne til lovforslaget talte jo også sit helt klare sprog, at det er en meget stor overkapacitet, man har til rådighed.

Eksempelvis i 1989 overførtes der gennemsnitlig 300 passagerer, dvs. 15 pct. af den kapacitet, som færgerne har til 2000 passagerer. Det fortæller en lille smule om, at vi har en stor overkapacitet her.

Man har selvfølgelig gjort sig mange tanker om, hvad man skulle gøre ved de færger. Skulle man sælge dem? Eller skulle man forsøge at udnytte dem på andre ruter? Der har været røster om, at man eventuelt kunne have brugt den ene færge fra Rønne til Ystad. Venstre er også bekendt med, at der er kræfter på Bornholm, som er optaget af at forbedre ruten mellem Ystad og Rønne. Det er vor opfattelse, at vi bør have undersøgt nærmere, hvorvidt vi på en eller anden måde kan gøre ruten imellem Ystad og Rønne mere rentabel for DSB. Det vil vi gerne være med til fra Venstres side, hvis vi derved kan få forøget kapaciteten på den rute. Men vi må konstatere, at ingen af de to færger ville være egnet til at sejle på den rute, idet de har alt for stor kapacitet dertil.

Derfor er det en rigtig og en god beslutning, og jeg vil lykønske ministeren med, at han er kommet så langt, at han nu kan komme med et lovforslag, som der er gode muligheder for på trods af hr. J. K. Hansen at få gennemført. Det glæder vi os selvfølgelig over i Venstre.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når hr. Svend Heiselberg nu siger, at man skulle have haft nogle mindre færger, så er det jo bemærkelsesværdigt, at SF i betænkingsbidraget fra 1983 foreslog 3 mindre færger, således at man f.eks. kunne oplægge den ene om dagen, men det var der ikke nogen der gik ind for på daværende tidspunkt.

Jeg vil godt sige om påstanden om, at færgerne er for store, at det er min faste opfattelse, at

DSB med vilje har udsultet overfarten. Jeg skal give et eksempel derpå: Det har været sådan i tre måneder i efteråret 1989, at man har haft skinnereparationer – det skal selvfølgelig til – men der er sket det, at når en af Århusfærgerne kom ind til Kalundborg kl. 8.05 om morgenen, fattede toget simpelt hen af sted, og de passagerer, der var med færgen, måtte så vente en times tid. Det er en af de måder, hvorpå man afvæner folk fra at bruge den kollektive trafik – det har DSB haft held med – og det har DSB gjort med vilje. Det er i hvert fald min opfattelse.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Man kan faktisk sige, at det, vi drøfter her, er post festum eller dagen derpå. Vi havde jo debatten i går om et beslutningsforslag, hvorefter man skulle undgå at sælge, og nu behandler vi altså et lovforslag om at sælge.

Fremskridtspartiets indstilling har overhovedet ikke ændret sig. Vi er godt tilfreds med, at disse skibe bliver solgt, og vi vil gerne medvirke til, at det sker hurtigst muligt.

**Larsen-Ledet (RV):**

Forslaget handler om salg af de to store færger fra Århus–Kalundborg-linjen. Vi havde fra radikal side taget forbehold over for salget og angivet visse forudsætninger for, at vi kunne støtte salget af færgerne.

Vi har nu fået så mange af vore ønsker opfyldt, at vi kan støtte forslaget. 740 mio. kr. er nær ved de 800 mio. kr., og vi har fået tilsagn om en besejling af ruten med gode vilkår for passagererne på færgerne og med garanti for, at overfarten bliver hurtigere, end der var mulighed for eller udsigt til på det tidspunkt, da ønsket om færgesalget kom på bordet første gang. Samtidig får vi uden tøven og uden mange forhandlinger den nye H-H-overfart oprettet i ekspresfart, det vil sige om et år, hvis dette lovforslag bliver vedtaget.

Vi siger så farvel til et par flotte skibe, det vil jeg da gerne medgive, som også er gode at sejle med, og hvor der er en fin service på alle tænkelige måder for passagererne. Det er godt nok, det kan man være bekendt, men skibene er i det største til denne rute.

Man må også huske på, at en stor del af salgsprovenuet, ja faktisk hele merprisen, går til den skitserede udvikling af den kollektive trafik, nemlig til de aftalte fornyelser på H-H-ruten. Færgesalget må ses i en større sammenhæng.